

ОДЕСЬКА НАЦІОНАЛЬНА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ

НЕЧИПУРЕНКО Олександр Михайлович

УДК 347.823.36:656.076.3

**ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТАКСІ**

Спеціальність: 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес;
сімейне право; міжнародне приватне право

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Одеса – 2008

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі цивільного права Запорізького національного університету.

Науковий керівник кандидат юридичних наук, доцент
САМОЙЛЕНКО Георгій Валерійович,
Запорізький національний університет,
доцент кафедри цивільного права

Офіційні опоненти: доктор юридичних наук, професор
ШИШКА Роман Богданович,
Національний університет Державної
податкової служби України,
професор кафедри цивільно-правових
дисциплін;

кандидат юридичних наук, доцент
РЕЗНІЧЕНКО Семен Васильович,
Одеський державний університет
внутрішніх справ, начальник кафедри
цивільного права та процесу

Захист відбудеться 23 січня 2009. року о 10 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 41.086.03 Одеської національної юридичної академії за адресою: 65009, м. Одеса, Фонтанська дорога, 23.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Одеської національної юридичної академії за адресою: м. Одеса, вул. Піонерська, 2

Автореферат розісланий 19 грудня 2008 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

П.П. Музиченко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дисертаційного дослідження зумовлена її відносною новизною та рядом чинників соціально-економічного характеру. Реалізація свободи людини на пересування неможлива без надання відповідних послуг транспортом, діяльність якого підлягає регламентації. Проте, щодо останнього, наразі є значна кількість недоліків, прогалин і суперечностей у правовому регулюванні перевезень пасажирів таксі. Також відсутні стійкі позиції щодо вирішення проблемних ситуацій при здійсненні суб'єктивних цивільних прав на доктринальному рівні, що і зумовлює необхідність теоретичного осмислення сучасного стану правового регулювання цього різновиду автомобільних перевезень.

Транспортні послуги повинні надаватися виключно на договірній основі й регулюватися особливим субінститутом перевезення - договором перевезення пасажирів таксі, як таким, що найбільше забезпечує свободу людини у пересуванні. Ця свобода обмежується рядом правил, встановлених в актах цивільного законодавства, а ще більше правилами, встановленими самими перевізниками.

З проголошенням незалежності України та формуванням ринкової економіки виникли нові учасники цивільних правовідносин - суб'єкти підприємництва. Вони, відповідно до одержаної ліцензії, надають послуги за договором про перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування. На ринку вказаних автоперевезень діють особи, які надають послуги з перевезення власним транспортом як таксі, в зв'язку з чим найменш захищеною стороною є пасажир. Його права можуть бути захищені на основі законодавства про захист прав споживачів, або на основі договору перевезення пасажирів та його проявів стосовно окремих видів транспорту, або того та іншого.

В Україні із запровадженням приватної власності суттєво змінилися певні категорії споживачів транспортних послуг та перевізників, пропозиції щодо якості перевезення, зросла конкуренція. Змінилося законодавство, зокрема цивільне, яке було гармонізоване з європейським законодавством та врахувало досягнення сучасної цивілістики. Проте, відносини з перевезення пасажирів таксі потребують чіткого визначення та вдосконалення в актах чинного цивільного законодавства на нових, приватних засадах.

Вказане підтверджується наявними проблемними питаннями, які до цього часу залишаються невирішеними. Зокрема, це: потреби врегулювання потоків пасажирів у великих містах-мегаполісах та обмежень у русі транспорту; досягнення певного правового компромісу між потребами суспільства та приватними інтересами, суб'єктивними правами окремих осіб; ризиковість та її мінімізація щодо пасажирів, які мало впливають або зовсім не впливають на формування умов договору перевезення; відсутність

страхування пасажирів; незахищеність пасажирів через відсутність правил про притягнення до відповідальності перевізників за невиконання або порушення умов договору перевезення пасажирів таксі тощо.

Правовідносини, які виникають при перевезенні пасажирів до цього часу залишаються поза увагою науковців. Принаймні, спеціальні дослідження правового регулювання пасажирських перевезень в Україні відсутні. Із сучасних російських цивілістів, які займаються комплексним дослідженням вказаної проблематики слід відзначити хіба що тільки В.В. Вітрянського.

Правовідносини з пасажирських перевезень таксі на різних етапах їх розвитку були врегульовані цивільним та адміністративним правом. Але регулювання відносин з перевезення пасажирів, у тім числі й таксі, можливі на доктрині цивільноправового договору, де стосовно сутності, виникнення, правової природи договору перевезення пасажирів таксі фрагментарно порушено низку проблем. Проте монографічні дослідження цих правовідносин на засадах новітнього законодавства відсутні.

Дослідження радянського періоду базувалися на доктрині адміністративно-командної системи управління та відповідних законодавчих актах радянського періоду, а ті, які були проведені в РФ після розпаду СРСР - на російській цивілістичній доктрині та законодавстві, яке має свої особливості. Українське цивільне законодавство ґрунтується на засадах вагомій ролі договору, відповідно до яких сторони можуть відступати від імперативних положень, що закріплено в ст. 6 ЦК України, Це обумовлює необхідність самостійного дослідження відносин з перевезень пасажирів таксі на нових цивілістичних засадах відповідно до положень ЦК України та інших актів цивільного законодавства.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконана на основі зміни доктрини регулювання економічних за сутністю і приватних за змістом відносин, відповідно до «Плану реалізації на транспортно-дорожньому комплексі основних напрямів державної політики України в галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки на 2002-2006 рр.» Міністерства транспорту України, відповідно до плану науково-дослідницьких робіт кафедри цивільного права юридичного факультету Запорізького національного університету на 2003-2008 рр., в межах спеціальної науково-дослідної теми юридичного факультету Запорізького національного університету «Основні напрями реформування законодавства України у контексті європейської інтеграції» (номер державної реєстрації 0104U004048).

Мета і завдання дослідження. Мета дослідження полягає: у з'ясуванні рівня відповідності чинного механізму правового регулювання відносин перевезення пасажирів таксі потребам ринкової економіки; виявленні недоліків, прогалин, суперечностей в позитивному праві та ролі пануючої

доктрини договору та договору з надання транспортних послуг; визначенні його правової природи, особливостей становища сторін; розробці аргументованих пропозицій щодо вдосконалення законодавства.

Досягнення поставленої мети передбачає розв'язання таких завдань теоретичного та практичного спрямування: визначити прояви проблематики позитивного регулювання перевезень пасажирів таксі; встановити цивільно-правову природу договору перевезення пасажирів таксі та його місце в системі транспортних договорів; визначити, наскільки легальне й доктринальні поняття договору перевезення пасажирів таксі охоплюють його конститутивні ознаки та на їх основі розробити авторське доктринальне поняття; встановити інституційні особливості правового становища сторін правовідносин з перевезення пасажирів таксі, стосовно трьох підтипів договірних відносин -перевезення пасажирів маршрутними таксі, індивідуальними перевезеннями таксі та індивідуальними перевезеннями таксі з використанням засобів дистанційного зв'язку; розкрити особливості укладання, виконання, припинення досліджуваного договору; встановити прояви механізму цивільної (матеріальної) відповідальності за договором перевезення пасажирів таксі; змодельовати рекомендації з удосконалення механізму регулювання правовідносин з перевезення пасажирів таксі.

Об'єктом дослідження є відносини, що виникають з договору перевезення пасажирів таксі.

Предметом дослідження є міжнародні та національні нормативні акти стосовно перевезень пасажирів автомобільним транспортом та таксі зокрема, наукові доктрини, що відображені у літературі, зарубіжна та українська судова практика з розгляду спорів стосовно перевезень пасажирів таксі.

Методи дослідження. Методологічну основу наукового дослідження становить сукупність загальних та спеціально-наукових методів і прийомів наукового пізнання, зокрема діалектичний, логічний, конкретно-історичний, порівняльно-правовий, формально-догматичний, методи функціонально-структурного та теоретико-прогностичного аналізу. Правовідносини аналізувалися з урахуванням принципів формальної логіки у зв'язку з іншими правовідносинами та чинниками правового характеру, з точки зору діалектики їх розвитку і взаємного впливу через історично зумовлену залежність. Порівняльно-правовий метод використовувався при порівнянні норм національних систем права України й деяких зарубіжних країн, що регулюють правовідносини з перевезення пасажирів таксі. Формально-догматичний метод у поєднанні з іншими використовувався при дослідженні різних позицій щодо поняття, правової природи договору перевезення пасажирів таксі, підстав та умов відповідальності. Методом функціонально-структурного аналізу встановлювалися особливості елементів правовідносин при перевезенні та механізму їх правового регулювання за законодавством України, а

теоретико-прогностичним розроблено пропозиції щодо їх вдосконалення.

Сформульовані у дисертації теоретичні висновки і практичні рекомендації ґрунтуються на працях відомих вчених — юристів радянського періоду: М.М. Агарова, С.С. Алексеева, І.О. Андріанова, Ю.Г. Басіна, С.М. Братуся, В.П. Грибанова, О.С. Іоффе, О.О. Красавчикова, М.О. Тарасова, Р.И. Халфіної; відомих цивілістів України: С.М. Бервено, Д.В. Бобрової, І.В. Булгакової, Л.К. Веретельник, О.В. Дзери, А.С. Дотерта, М.В. Домашенко, І.С. Канзафарової, В.М. Коссака, Н.С. Кузнецової, В.В. Луця, О.А. Підпригори, О.А. Пушкіна, Є.О. Харитонова, Р.Б. Шишки; сучасних російських вчених: Є.В. Богданова, М.І. Брагінського, В.В. Вітрянського, О.П. Сергєєва, Є.О. Суханова, Ю.К. Толстого та інших.

Емпіричну основу дослідження складає чинне законодавство України, законодавство зарубіжних держав, монографічна та навчальна література, статистичні дані, реальні договори перевезення пасажирів таксі, практика Господарського суду Запорізької області та місцевих судів міста Запоріжжя.

Наукова новизна одержаних результатів зумовлена тим, що воно є першим в Україні комплексним дослідженням сутності та природи договору перевезень пасажирів таксі на тлі нового ЦК України. На монографічному рівні вперше в Україні проведено всебічний теоретико-функціональний аналіз специфіки пасажирських перевезень таксі, їх суттєвих ознак та розроблено варіант авторського механізму правового регулювання відносин. З огляду на наукову значимість, пріоритет, новизну результатів дослідження сформульовані такі висновки і пропозиції:

уперше:

розроблена теоретична конструкція права на пересування як прояву свободи обирати місце проживання та вільно переміщуватися по території і обирати для цього засоби і маршрут. Однією з підстав швидкої реалізації права на пересування є договір перевезення пасажирів - доставка їх до певного пункту призначення та особливо його різновид - перевезення пасажирів таксі;

обґрунтовано напрямки розвитку регулювання суспільних відносин з договору перевезення пасажирів таксі на основі конструкції споживчого договору, його публічності та договору про приєднання: перше забезпечує можливість реалізувати право на переміщення та права споживача транспортних послуг; друге, як прояв юридичної рівноваги, - отримати перевізником економічно виправдану ціну і враховувати встановлені обмеження та заборони на перевезення;

доведено, що правове регулювання перевезень пасажирів таксі повинно здійснюватися виходячи з принципів свободи волевиявлення сторін, свободи укладання договору і формування його умов з допустимим

ступенем публічно-правових обмежень, які забезпечують охорону прав пасажирів як споживачів та формування умов договору про ціну;

аргументовано:

що перевезення пасажирів об'єктивно виникли та функціонують на концепції надання транспортної послуги, задоволення потреб в швидкому та комфортному пересуванні;

актуалізовано, що маршрутні таксі не враховують потреби осіб з обмеженими можливостями (не пристосовані для перевезення інвалідів, пасажирів з дитячими візками або багажем), чим порушують їх право на пересування;

особливості правового регулювання пасажирських перевезень на таксі: їх приватноправовий характер в умовах ринкової економіки; допустимість певних публічно-правових елементів з метою забезпечення безпеки пасажирів, мінімізації ризиків для пасажирів, дотримання вимог екологічної безпеки; наявність значної ролі підзаконних нормативних актів та їх положень, що суперечать чинному законодавству; врегульованість правовідносин з перевезень таксі відповідно до співвідношення актів цивільного законодавства; тенденцію до гармонізації зі спеціальним законодавством про перевезення пасажирів;

розмежування двох напрямків регулювання перевезень пасажирів таксі - формалізацію нормативно-правову та договірну (мононорму) - домовленість сторін, які самі для себе встановлюють взаємні права та обов'язки з метою досягнення певних юридичних наслідків;

що підзаконне регулювання перевезень пасажирів таксі має ряд недоліків і не сприяє захисту прав споживачів та визначені переваги їх регулювання на основі закону: підвищує рівень правового регулювання, забезпечує права споживачів, корелюється із рівнем їх правового забезпечення та чинним механізмом забезпечення виконання зобов'язань;

що правила «Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті» не поширюється на пасажирів автомобільного і електротранспорту на міських маршрутах, як таких, що не забезпечують права пасажирів в разі завдання їм шкоди. Запропоновано поширити дію механізму «Положення про перевезення пасажирів таксі», а також включити норми «Про обов'язкове страхування пасажирів на транспорті від нещасних випадків» до ЦК.

встановлено:

детермінанти, що ускладнюють регулювання правовідносин з індивідуальних перевезень пасажирів таксі: вільний доступ до ринку перевезень на таксі; відносно низький рівень ліцензування приватних операторів; значна кількість на ринку таксі нелегальних перевізників (тіньовий сектор послуг з перевезень); відсутність механізму стабілізації тарифної політики на перевезення таксі; тенденцію до переважного використання договірних цін за проїзд у таксі на користь перевізника; таксометр не став основою розрахунків за проїзд в таксі; різноманітність

диспетчерських центрів щодо їх організації і форм власності та невизначеність їх правового становища; відсутність практики складання іспитів та тестування водіїв таксі;

в актах чинного цивільного законодавства не встановлено відповідальності за порушення договору перевезення пасажирів: зокрема; груба поведінка водія, аморальна поведінка пасажирів, паління в салоні тощо, які межують з порушеннями публічного порядку, так і спеціальними: водій проїхав зупинку на вимогу, із запізненням доставив пасажирів до місця призначення, попри заперечення пасажирів підвіз попутника тощо);

диспозитивне договірне регулювання відповідальності за договором перевезень пасажирів таксі обмежується його ідеальною моделлю правової конструкції, яку важко застосувати на практиці;

цивільне законодавство України, а саме: «Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту», не містять норм щодо заборони обмеження відповідальності перевізників, яка і так має обмежений характер;

удосконалено:

теоретичне положення, за яким правовідносини з перевезень пасажирів таксі включають три групи відносин: 1) з перевезень пасажирів таксі - як транспортом загального користування, що здійснює перевезення пасажирів за певним маршрутом; 2) з індивідуальних пасажирських перевезень таксі за попереднім замовленням транспортних засобів з допомогою засобів дистанційного зв'язку через інформаційно-диспетчерську службу; 3) з індивідуальних пасажирських перевезень таксі (без попереднього замовлення транспортних засобів за допомогою засобів дистанційного зв'язку через інформаційно-диспетчерську службу);

що договір перевезення пасажирів таксі, як різновид споживчого договору, є не тільки консенсуальним, двостороннім, оплатним, але й публічним договором та договором про приєднання;

договір перевезення пасажирів таксі є укладеним з моменту його посадки в транспортний засіб, а момент укладання договору повністю співпадає з початком виконання перевезення;

форма договору перевезення пасажирів таксі є усна, оскільки пасажир конклюдентними діями - посадкою до транспортного засобу виражає волевиявлення на укладання договору перевезення; підтверджено, що правове значення квитка - доказ укладання договору і його не можна вважати письмовою формою договору, оскільки він не містить підписів його сторін та інших реквізитів договору;

що правовідносини з перевезень пасажирів таксі обумовлені об'єктивними чинниками: транспортно-дорожньою інфраструктурою мегаполісів, екологічним станом, особливостями транспортних комунікацій, що призводить до застосування імперативів та обмежень в регулюванні перевезень пасажирів;

розроблені доктринальні авторські визначення:

договору перевезення пасажирів автомобільним транспортом як різновиду договору перевезення пасажирів, за яким перевізник зобов'язаний надати транспортну послугу і перевезти пасажирів до певного місця, а пасажир повинен сплатити перевізнику вартість проїзду;

договору перевезення пасажирів маршрутним таксі як такого, за яким перевізник зобов'язується перевезти пасажирів (його ручну поклажу і багаж) безпечним транспортним засобом за відповідним маршрутом з можливістю припинення перевезення пасажиром «на вимогу» в місці, не забороненому Правилами дорожнього руху, та надати встановлений (сертифікований) рівень комфорту та безпеки, а пасажир зобов'язаний сплатити встановлену вартість проїзду та утриматись від порушень прав інших осіб;

договору індивідуального перевезення пасажирів таксі як такого, за яким ліцензований перевізник зобов'язується перевезти пасажирів у вказане ним місце безпечним транспортним засобом, з відповідним рівнем сертифікованого комфорту та безпеки, а пасажир зобов'язаний оплатити вартість проїзду;

юридична кваліфікація договору перевезення пасажирів таксі може бути здійснена в системі договорів за видовими та специфічними ознаками, які характеризуються власними правовими особливостями та відносяться до певних типів договорів - договір перевезення як загальна категорія (ст. 908 ЦК) та договір перевезення пасажирів та багажу (ст. 910 ЦК), міські перевезення (транспортом загального користування, тобто, звичайними рейсовими автобусами та таксі - ст. 915 ЦК), договір перевезень пасажирів таксі (маршрутними таксі та індивідуальними таксі).

Запропоновано ряд змін і доповнень до актів чинного цивільного законодавства про перевезення пасажирів таксі (Додаток).

Практичне значення одержаних результатів полягає у тому, що викладені в дисертації висновки та пропозиції можуть бути використані у:

сфері науково-дослідної діяльності - як основа для подальших наукових досліджень проблем загального вчення про цивільно-правовий договір та проблем цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів таксі;

правотворчості - для вдосконалення законодавства України з питань договірних зобов'язань з перевезень пасажирів таксі, зокрема, для підготовки змін та доповнень до ЦК України;

правозастосуванні - окремі положення наукового дослідження можуть бути використані у практичній діяльності пасажирськими перевізниками, при розгляді справ у господарських судах та судах загальної юрисдикції;

навчальному процесі - матеріали дисертації використовуються у Запорізькому національному університеті під час проведення занять з дисциплін «Цивільне право України» та «Господарське право України».

Апробація результатів дисертації. Дисертацію обговорено на кафедрі цивільного права Запорізького національного університету, на кафедрі цивільного права і процесу Харківського національного університету внутрішніх справ м. Харкова, міжкафедральному семінарі та семінарі в Запорізькому апеляційному суді. Основні теоретичні положення та їх аргументація, практичні рекомендації по удосконаленню застосування правової, судової і нормотворчої діяльності були оприлюднені на міжнародних науково-практичних конференціях: «Проблеми удосконалення цивільного законодавства України», присвяченій пам'яті професора О.А. Пушкіна (м. Харків, ХНУВС, 26 травня 2007 р., 31 травня 2008 р.), «Запорізькі правові читання» (м. Запоріжжя, ЗНУ, 17-18 травня 2007 р., 15-16 травня 2008 р.), Всеукраїнській науково-практичній конференції «Актуальні проблеми реформування приватного права України» (Запоріжжя: Юридичний інститут ДДУВС, 8 грудня 2006 р.), «Проблеми здійснення охорони прав учасників цивільних правовідносин» (м. Макіївка, 21-22 вересня 2007 р.), круглих столів «Підприємництво і море», присвяченому 10-річчю Одеської національної юридичної академії (м. Одеса, 26 листопада 2007 р.) та «Права людини: міжнародні та національні аспекти» (м. Київ, 12 грудня 2007 р.).

Отримані результати використовувалися автором у практичній роботі при розгляді справ у господарському суді Запорізької області.

Публікації. Основні теоретичні положення й висновки дисертаційного дослідження викладені в одинадцяти наукових статтях, у тому числі: три в виданнях, визнаних ВАК України фаховими з юридичних наук, три в матеріалах конференцій, чотири в наукових журналах, одна у тезах доповідей на науково-практичних конференціях.

Структура дисертації визначена її метою й завданнями. Робота складається зі вступу, трьох розділів, які поділяються на дев'ять підрозділів, висновків та списку використаних джерел (225 найменувань на 25 сторінках) та додатку (1 додаток на 2 сторінках). Загальний обсяг дисертаційного дослідження - 194 сторінки, обсяг основного тексту дисертації - 167 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **Вступі** обґрунтовується актуальність теми дослідження, встановлено ступінь її наукової розробки, описана науково-теоретична база і методологія дослідження, її зв'язок з науковими програмами, визначено об'єкт і предмет, мета та основні завдання наукового дослідження, методологічна основа, репрезентовано пріоритет і новизну одержаних результатів, їх теоретичне та практичне значення, апробація результатів дослідження.

Перший розділ «Огляд літератури за темою дослідження та вибір його напрямків» складається з трьох підрозділів і присвячений стану

наукової розробки проблематики дисертаційного дослідження та правового регулювання ринку послуг таксі, визначенню детермінантів існування субінституту перевезень таксі, характеристиці правовідносин з перевезень.

У **підрозділі 1.1. «Становлення та правове регулювання ринку послуг перевезень таксі»** розглянуто генезис ринку таксомоторних послуг та його правового регулювання в СРСР та в Україні з часів проголошення її незалежності. Дисертант виходить з ролі та місця транспорту в системі виробництва матеріальних благ, зокрема, як четвертої сфери виробництва. Рівень правового регулювання перевезень пасажирів в СРСР відзначався неадекватністю ступеню суспільного розвитку і значенню транспорту в житті країни.

Стаття 73 Основ цивільного законодавства Союзу РСР і союзних республік встановлювала, що договір перевезення укладається на підставі плану перевезень, обов'язкового для обох сторін. Це давало підстави багатьом цивілістам того часу досліджувати правову природу вказаних інститутів і їх співвідношення - плану та договору перевезення, які поширювалися і на перевезення таксі. В ЦК Української РСР 1963 р. були відтворені ці положення, а згодом був прийнятий Статут автомобільного транспорту Української РСР 1969 р., яким врегульовувалися загальні положення щодо перевезень пасажирів автотранспортом, включаючи таксі. При цьому, широко застосовувалися імперативні норми.

З розвитком ринку маршрутних таксі виникла потреба становлення нормативної бази. ЦК України 2003 р. закріпив договір перевезення пасажирів переважно бланкетними нормами і перевів його в сферу підзаконного регулювання Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

Недоліки перевезень маршрутними таксі такі: негативний вплив на транспортну інфраструктуру міст; висока аварійність; наявність самовільно переобладнаних таксі, що є підвищеним ризиком отримання травм та пошкоджень пасажирів при виникненні ДТП. Нормативні акти ставлять в нерівне становище перевізників та пасажирів, через що останні є незахищеними від свавілля перевізників. Тож проблема охорони та захисту прав пасажирів в договорі перевезення таксі є очевидною.

У **підрозділі 1.2. «Детермінізм існування субінституту перевезень таксі»** автор виявляє підстави та умови, що зумовлюють відносно самостійне існування субінституту об'єктивними чинниками: потребою перевезення пасажирів та наданні транспортних послуг: специфікою права на пересування; сутністю технологій перевезення та організації дорожнього руху; наявністю самостійних підвидів: перевезення маршрутними таксі (тобто, за певним маршрутом, визначеним за узгодженням з органами місцевого самоврядування) та індивідуальні перевезення (традиційне таксі).

Відстоюється, що договір на перевезення пасажирів таксі має ієрархічний видовий та підвидовий поділ: договір перевезення як загальна категорія (ст. 908 ЦК) - договір перевезення вантажу (ст. 909 ЦК) та договір перевезення пасажирів та багажу (ст. 910 ЦК) - міські перевезення (транспортним загального користування, тобто звичайними рейсовими автобусами та таксі - ст. 915 ЦК) - договір перевезень пасажирів таксі (маршрутними таксі та індивідуальними перевезеннями таксі). Вказана парадигма має забезпечити віднесеність цього договору саме до договору перевезень, закріпленого в главі 64 ЦК і закріпити для нього обов'язковість загальних норм зазначеної глави. З іншого боку, вона дозволяє відокремити ті правові особливості, які властиві саме договорам перевезення пасажирів таксі. До визначення договору перевезення (як самостійного договору) автора наштовхнули такі основні концептуальні дані, які ми конкретизуємо щодо договору перевезення пасажирів: договір перевезення - це самостійний договір; специфічний правовий статус пасажирів; специфічне правове становище пасажирів, закріплене у ст. 911. ЦК України та у Законі України «Про захист прав споживачів»; визначення відповідальності сторін і учасника договору за неналежне виконання договірних зобов'язань має свою специфічну особливість. Основна особливість відповідальності - відсутність у транспортному законодавстві жодних вказівок щодо її підстав та обсягів.

У підрозділі 1.3. *«Поняття та правова характеристика правовідносин з перевезення пасажирів таксі»* розглядаються правовідносини з перевезення пасажирів таксі врегульовані нормами сучасного цивільного права як відносини між юридично рівними учасниками (диспетчерською службою, замовником в особі органів місцевого самоврядування, перевізником з однієї сторони і пасажиром з іншої сторони). В ньому відображені як загальні ознаки, властиві будь-яким цивільним правовідношенням, так і спеціальні, притаманні перевезенням пасажирів таксі. В основі такого підходу — послуги по перевезенню пасажирів до пункту призначення. В пропонованому контексті під «послугою» розуміється не загальне поняття послуги, а її специфічний вид, який в ЦК винесено в окрему главу «договір перевезення». Її можна позначити як транспортну, що опосередковується договором перевезення пасажирів. Всі інші послуги входять в транспортне обслуговування і безпосередньо пов'язані з транспортною діяльністю. Ця послуга характеризується ознаками, що виражають її специфіку: невід'ємний зв'язок з експлуатацією транспортного засобу; явно виражені сезонні і добові закономірності споживання послуги; тісний зв'язок з інфраструктурою і маршрутом слідування. Вона має ряд додаткових особливостей: споживачем послуги (пасажиром) завжди є фізична особа; характеризується обумовленим рівнем комфорту; опосередковується договором перевезення пасажирів.

Виокремлено три групи правовідносин з перевезення пасажирів таксі: 1) транспортом загального користування, що здійснює перевезення пасажирів за певним маршрутом (перевезення маршрутним таксі); 2) таксі (індивідуальні пасажирські перевезення), за попереднім замовленням транспортного засобу та маршруту перевезення через диспетчерську службу; 3) таксі (індивідуальні пасажирські перевезення), які виникають шляхом узгодження умов перевезення з перевізником (водієм таксі) без участі диспетчерської служби. Правовідносини з перевезення пасажирів таксі є зобов'язальними.

За економічною сутністю та організацією здійснення технологічного процесу перевезення виділено два підтипи правовідносин (договорів перевезення пасажирів таксі) - перевезення пасажирів маршрутними таксі та індивідуальні перевезення таксі.

Другий розділ «Зміст та гарантії субінституту пасажирських перевезень» складається з чотирьох підрозділів, в яких розглядаються особливості зазначеного субінституту перевезень пасажирів таксі, що стосуються договірного регулювання досліджуваних правовідносин.

У *підрозділі 2.1. «Договір на перевезення пасажирів таксі»* дано авторське визначення договору як домовленості сторін, укладеної між пасажиром, яким є фізична особа та перевізником, який уклав відповідний договір із замовником маршруту в особі органів місцевого самоврядування, направленої на надання пасажиру транспортної послуги безпечним транспортним засобом, яка полягає у переміщенні перевізником пасажирів у просторі за відповідним маршрутом з можливістю припинення перевезення пасажиром «на вимогу» в місці не забороненому Правилами дорожнього руху, з наданням пасажирів встановленого (сертифікованого) рівня комфорту та безпеки, а пасажир зобов'язаний оплатити вартість проїзду та утриматися від порушень прав інших осіб.

Договір індивідуального перевезення пасажирів таксі - домовленість сторін, укладена між пасажиром, яким є фізична особа (з належними їй особистими немайновими та майновими правами) та перевізником (ліцензованим як перевізник таксі з певним рівнем сертифікації), направлена на надання пасажирів транспортної послуги безпечним транспортним засобом, з відповідним рівнем сертифікованого комфорту та безпеки, яка полягає у переміщенні перевізником пасажирів у просторі до місця призначення, обраному пасажиром самостійно, а пасажир зобов'язаний оплатити вартість проїзду. Запропоновано ці визначення закріпити відповідними частинами - 3 та 4 етапі 910 ЦК України.

Договір перевезення пасажирів таксі за його юридичною природою є консенсуальним, двостороннім та оплатним, а також публічним договором про приєднання. У роботі відстоюється можливість обмеження свободи договору з метою забезпечення публічних інтересів. Автор виділяє два види договорів - договору перевезення пасажирів таксі та договору оренди

транспортного засобу і вважає, що однією з найголовніших кваліфікуючих ознак договорів є предмет - послуга у договорі перевезення пасажирів таксі - доставка пасажирів до певного пункту призначення, а у договорі оренди таксомотору — оренда майна (транспортного засобу).

Автор відносить договір перевезення таксі, укладеного за допомогою засобів дистанційного зв'язку, до договору, укладеному через договір.

У **підрозділі 2.2. «Сторони договору на перевезення пасажирів таксі»** охарактеризовано сторони договору з урахуванням його специфіки. Пасажиром у договорі перевезення пасажирів таксі є саме фізична особа з належними їй особистими немайновими правами, що уклала договір і користується послугами таксі незалежно від наявності у неї перевізного квитка. Перевізником є суб'єкт підприємницької діяльності, що отримав відповідну ліцензію та надає послуги за договором про перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування. Оскільки стаття 915 ЦК визначає перевезення транспортом загального користування як перевезення, що здійснюються юридичною особою, чим обмежує права фізичних осіб - суб'єктів підприємницької діяльності, автор пропонує відповідні зміни до чинного законодавства.

Учасниками правовідносин з перевезення пасажирів таксі є організатори перевезень пасажирів та їх багажу легковими автомобілями таксі на замовлення - місцеві держадміністрації і органи місцевого самоврядування, які реєструють перевізників усіх форм власності, територіально належать до відповідного органу місцевого самоврядування, та інформаційно-диспетчерські служби, що належать таким перевізникам - контролюють виконання ними норм чинного законодавства стосовно цієї діяльності, а також, надають перевізникам право користуватися мережами стоянок таксі у відповідному населеному пункті на ідентичних договірних умовах. Окремо як учасників автор виділяє інформаційно-диспетчерські центри, що можуть належати перевізникам чи бути самостійними. Щодо останніх можливе застосування норм цивільного права про представництво та договори доручення та комісії. Констатуємо, що в діючому законодавстві цивільно-правовий статус зазначених центрів, включаючи їх відповідальність за укладеними договорами на подання транспортних засобів, є невизначеним.

У **підрозділі 2.3. «Укладання договору на перевезення пасажирів таксі. Підстави виникнення зобов'язань з перевезення пасажирів таксі»** автор розкриває як загальний порядок укладання договорів, так і специфічні риси укладання окремих підтипів договорів перевезення пасажирів таксі, встановлює форму, якій повинен відповідати досліджуваний договір. Автор вважає, що цей договір є укладеним з моменту досягнення згоди (домовленості) щодо його істотних умов. Порядок укладання договору перевезення пасажирів має свою специфіку у кожному з підвидів перевезень таксі.

У тих випадках, коли замовник (чи безпосередньо сам пасажир) замовляє таксі для індивідуального перевезення через оператора чи диспетчера, він де-факто здійснює оферту перевізнику на підставі його публічної пропозиції щодо укладання договору перевезення за певним маршрутом. Акцепт у цьому випадку слідує від перевізника, від імені якого діє оператор чи диспетчер, за наявності технічної можливості виконання замовлення. Автор солідаризується з позицією, що пасажирський квиток є лише доказом укладання договору перевезення пасажиром таксі і не є його письмовою формою, оскільки на ньому відсутні підписи сторін. Відсутність видачі квитка не свідчить про неукладеність договору.

У *підрозділі 2.4. «Виконання договору на перевезення пасажирів таксі»* досліджено як загальні умови виконання договору перевезення пасажиром, так і зосереджено увагу на особливостях виконання договору перевезення таксі. Автор підтримує позицію, що виконання зобов'язання полягає у виконанні сторонами договору фактичних дій (доставка пасажиром до місця призначення, оплата пасажиром вартості проїзду та ін.), що становлять зміст їх прав та обов'язків, тому у зазначеному підрозділі аналізується зміст суб'єктивних прав і юридичних обов'язків сторін цього договору.

Окремо автор зазначає, що в коло обов'язків перевізника входить ризик щодо забезпечення безпеки життя та здоров'я пасажиром в процесі його перевезення, в основному, шляхом уникнення дій, обставин, що мають об'єктивну можливість суттєво понизити ступінь безпеки. Закріплення механізму страхування пасажирів лише в підзаконних актах, а не на рівні законів, є необґрунтованим, оскільки обмежує гарантії захисту прав пасажиром.

Третій розділ «Наслідки порушення зобов'язань з перевезення пасажирів таксі» складається з двох підрозділів, присвячених визначенню, типізації порушень зобов'язань з перевезення пасажирів таксі, окремих видів порушень та можливих правових наслідків для сторін у разі настання таких наслідків.

У *підрозділі 3.1. «Порушення зобов'язань з перевезення та їх типологія»* автор визначає загальну типологію порушень з договору перевезення пасажиром таксі та констатує, що оскільки ст. 920 ЦК закріплює, що відповідальність за зобов'язаннями із договору перевезення встановлюється за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено кодексом, законами, транспортними кодексами (статутами), тоді маємо ситуацію гіпотетичної, але малоімовірної домовленості пасажиром та власника таксі про його підвищену відповідальність. У цьому випадку, єдиним виходом забезпечити захист прав пасажиром є нормативне імперативне закріплення відповідальності сторін за договором перевезення пасажирів таксі.

Автор визначає, що де-юре ЦК надає сторонам можливість встановити відповідальність, що не є можливим, а урегульованість транспортним статутом де-факто є відсутньою. Але формально невиконання або неналежне виконання зобов'язань за договором перевезення пасажирів тягне для відповідних сторін договору перевезення пасажирів, що допустили порушення договору, застосування відповідальності, встановленої ЦК, транспортними статутами і кодексами, а також угодою сторін.

Автор підтримує позицію щодо застосування до відповідальності за договором перевезення пасажирів таксі загальних положень про цивільно-правову відповідальність і пропозицій щодо визначення особливостей функціонування цивільно-правової відповідальності як системи через категорію «правовий режим». Автор визначає, що за формою вираження можна відокремити законний і договірний режими цивільно-правової відповідальності.

У **підрозділі 3.2. «Відповідальність сторін за порушення зобов'язань»** досліджені підстави виникнення відповідальності за невиконання чи неналежне виконання зобов'язання з перевезення пасажирів таксі, дається характеристика мір цивільно-правової відповідальності та особливостей її застосування до договору перевезення пасажирів таксі.

Автор пропонує легалізувати відповідальність за окремі види порушень зобов'язання з перевезення пасажирів таксі.

Підставами звільнення від відповідальності за порушення вказаного договору можуть бути не тільки непереборна сила, але й інші обставини, які, разом з тим, свідчать про спеціальний характер відповідальності.

Автор аналізує зміст обмеженої відповідальності перевізника за діючим законодавством і встановлює, що збитки, заподіяні споживачеві, підлягають відшкодуванню в повній сумі навіть понад неустойку, встановлену законом або договором відповідно до Закону України «Про захист прав споживачів», який визначає правовий статус пасажирів як споживачів.

Виявлено, що внаслідок організації відносин між перевізником та інформаційно-диспетчерським центром по моделі агентського договору, диспетчерський центр усувається від відповідальності за дії фактичного виконавця, який пасажирові невідомий, внаслідок чого ускладнюється притягнення фактичного перевізника до відповідальності.

ВИСНОВКИ

У **Висновках** за результатами дисертаційного дослідження автор сформулював певні пропозиції та рекомендації, спрямовані на удосконалення правового регулювання відносин, які виникають у сфері перевезень пасажирів таксі, а саме:

1. Людина поряд зі свободою обирати місце проживання повинна мати змогу вільно переміщуватися по території країни чи певного населеного пункту і обирати засоби і маршрут цього переміщення. На парадигмі

свободи переміщення свого часу зародилися відносини щодо перевезення пасажирів таксі. Перевезення пасажирів таксі об'єктивно виникли та функціонують як засіб надання транспортної послуги, яка найбільш повно задовольняє потреби громадян в швидкому та комфортному пересуванні.

2. Існують два напрямки регулювання перевезень пасажирів таксі: їх формалізація виданням нормативних актів державними органами з метою встановлення загальних правил; та договірної мононормативної - домовленості та її форми сторін, які самі для себе встановлюють взаємні права та обов'язки з метою досягнення певних позитивних наслідків.

3. Правове регулювання перевезень пасажирів таксі повинне здійснюватися, виходячи з принципів свободи волі сторін, свободи укладання договору і формування його умов з допустимим ступенем публічно-правових обмежень, які забезпечують охорону прав пасажирів як сторони, позбавленої можливості формування умов договору. В позитивному праві мають гармонійно поєднуватися публічні та приватні інтереси, оскільки приватний та публічний інтерес взаємно впливають один на одного; приватно-правові норми можуть встановлюватися для задоволення і суспільних інтересів.

4. Договір перевезення пасажирів таксі в системі договорів має специфічні ознаки, що характеризуються власними правовими особливостями та віднесеністю до певних типів договорів: договір перевезення як загальна категорія (ст. 908 ЦК); договір перевезення вантажу (ст. 909 ЦК) та договір перевезення пасажирів та багажу (ст. 910 ЦК); міські перевезення (транспорт загального користування, тобто звичайними рейсовими автобусами та таксі - ст. 915 ЦК); договір перевезень пасажирів маршрутними та індивідуальними таксі.

5. Договір перевезення пасажирів (і договір перевезення пасажирів таксі як підвид) підлягає регулюванню саме ЦК України. Проте він за функціональністю відноситься до підприємницьких договорів, що забезпечують додаткові гарантії для споживачів і унеможливають їх дискримінацію.

6. Договір перевезення пасажирів таксі є підтипом договору перевезення пасажирів, який характеризується наявністю властивих лише йому ознак, обумовлених технологічною специфікою його виконання та особливостями правового статусу сторін і їх відповідальності.

7. Договір перевезення пасажирів таксі, відповідно до статті 915 ЦК є публічним договором, а правовідносини по такому перевезенню є перевезеннями транспортним загального користування, оскільки з нормативно-правових актів (наприклад, з ліцензійних умов) випливає, що «юридична особа», що надає послуги з перевезення має здійснювати перевезення пасажирів за зверненням будь-якої особи.

8. Доцільно розробити та закріпити на державному рівні стандарти обслуговування пасажирів по перевезенню таксі за критеріями комфорту

та класу автомобіля, порядок присвоєння класів перевезення пасажирів таксі як маршрутними таксі, так і за індивідуальними замовленнями.

9. Предметом договору перевезення пасажирів таксі є дії перевізника по наданню послуг перевезення маршрутними таксі загального користування, індивідуальних перевезень таксі пасажиром.

10. При індивідуальних перевезеннях пасажирів таксі (без замовлення через інформаційно-диспетчерську службу) найбільш повно виражається принцип свободи договору, оскільки пасажир не лише наділений правами, але й має можливість обирати перевізника, комфортність транспортного засобу, маршрут чи пункт призначення та вартість проїзду.

11. За своєю природою правовідносини між інформаційно-диспетчерською службою та перевізником мають характер комісії.

12. Включення «чайових» у вартість рахунку є незаконним, не відповідає вимогам статті 638 ЦК України.

13. Умова про страхування пасажирів є істотною щодо забезпечення інтересів пасажирів і повинна бути закріплена у ЦК України.

14. Диспозитивне договірне регулювання відповідальності за договором перевезень пасажирів таксі є лише ідеальною моделлю правової конструкції, оскільки практично всі договори перевезення пасажирів таксі є публічними договорами про приєднання, що тягне за собою відповідні наслідки.

15. Необхідно стандартизувати послуги таксі: «еліт-клас», «бізнес-клас», «стандарт-клас», «економ-клас», «нуль-клас» та встановити гарантії їх дотримання.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Нечипуренко О.М. Договір перевезення пасажирів /О.М. Нечипуренко //Держава і право. - 2007. - № 35. - С. 404-408.

2. Нечипуренко О.М. Ризики у договорі перевезення пасажирів таксомоторами /О.М. Нечипуренко //Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. - 2008. - № 2. - С. 134-141.

3. Нечипуренко О.М. Договір перевезення пасажирів таксомоторами та договір оренди таксомотору: цивільно-правовий аналіз /О.М. Нечипуренко //Митна справа. - 2008. - № 3. - С. 51-54.

4. Нечипуренко О.М. Детермінізм існування субінституту перевезень таксомоторами /О.М. Нечипуренко //Науково-виробничий журнал «Держава та регіони». Серія: Право. - 2008. - № 4. - С. 165-172.

5. Нечипуренко О.М. Договір перевезення таксомоторами /О.М. Нечипуренко //Актуальні проблеми реформування приватного права України: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної

конференції, 8 грудня 2006 р., м. Запоріжжя: У 2 ч. - Ч. 1. - Запоріжжя: Юридичний інститут ДДУВС, 2006. - С. 118-120.

6. Нечипуренко О.М. Договірне регулювання перевезення пасажирів /О.М. Нечипуренко //Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Запорізькі правові читання» (17-18 травня 2007 р.) /За заг. ред. С.М. Тимченка, Т.О. Коломоєць. -Запоріжжя: ЗНУ, 2007. - С. 208-210.

7. Нечипуренко О.М. Договір перевезення пасажирів: актуальні питання /О.М. Нечипуренко //Проблеми цивільного права та процесу (пам'яті проф. О.А. Пушкіна). Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (26 травня 2007 р.) /За ред. В.А. Кройтора, Р.Б. Шишки, Є.О. Мічуріна. - Харків, ХНУВС, 2007. - С. 315-318.

8. Нечипуренко О.М. Актуальні питання цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів таксомоторами /О.М. Нечипуренко //Влада. Людина. Закон. - 2007. - № 7. - С. 61-65.

9. Нечипуренко О.М. Правове регулювання перевезень пасажирів таксомоторами /О.М. Нечипуренко //Влада. Людина. Закон. - 2007. -№ 12.-С. 46-50.

10. Нечипуренко О.М. Актуальні питання відповідальності сторін за договором перевезення пасажирів таксі /О.М. Нечипуренко //Влада. Людина. Закон. - 2008. - № 3. - С. 31-39.

11. Нечипуренко О.М. Відповідальність за договором перевезення пасажирів таксомоторами: проблеми та перспективи реформування законодавства /О.М. Нечипуренко //Проблеми та перспективи реформування права України очима молодих вчених: Тези доповідей Всеукраїнської студентської науково-практичної конференції, м. Запоріжжя, 27 березня 2008 р. /За заг. ред. С.М. Тимченка і Т.О. Коломоєць. - Запоріжжя: ЗНУ, 2008. - С. 118-121.

АНОТАЦІЯ

Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі. - Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 - цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право. - Одеська національна юридична академія, Одеса, 2008.

Дисертація є самостійною завершеною науковою працею, першим в Україні комплексним дослідженням проблем цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів таксі. На основі аналізу чинного законодавства України, що регулює відносини з перевезення пасажирів таксі, поглядів вчених — цивілістів, узагальнення та аналізу практики застосування норм права, що регулюють досліджувані правовідносини, вперше в українській правовій науці зроблено теоретичний аналіз договору перевезення пасажирів таксі, визначено поняття відповідних

правовідносин та договору перевезення пасажирів таксі, визначено їх правову природу, місце в системі цивільно-правових договорів.

У роботі надана правова характеристика сторін та інших учасників правовідносин з перевезення пасажирів таксі; визначено підстави виникнення зобов'язань з перевезення пасажирів таксі та особливості укладання договору, визначення його форми; проведено аналіз змісту прав та обов'язків сторін та особливостей виконання договору перевезення пасажирів таксі.

На підставі аналізу діючого законодавства та матеріалів судової практики надано правову характеристику наслідків порушення зобов'язань з перевезення пасажирів таксі, визначено типологію порушень, підстав відповідальності та звільнення від неї.

Автором обґрунтовано і запропоновано наукові, теоретичні та практичні рекомендації і пропозиції щодо вдосконалення законодавчого врегулювання відносин за договором перевезення пасажирів таксі.

Ключові слова: послуга, відповідальність, договір перевезення пасажирів таксі, пасажир, перевізник, правочин, угода, оферта, акцепт.

АННОТАЦИЯ

Нечипуренко О.М. Гражданско-правовое регулирование перевозок такси. - Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.03 -- гражданское право и гражданский процесс; семейное право; международное частное право. - Одесская национальная юридическая академия, Одесса, 2008.

Диссертация является самостоятельной научной работой, первым в Украине комплексным исследованием проблем гражданско-правового регулирования перевозок пассажиров такси.

С учетом исторического аспекта в работе рассматриваются предпосылки возникновения и становления рынка перевозок пассажиров такси, а также становление гражданского законодательства, регулирующего исследуемые отношения. Диссертант доказывает, что отношения перевозок пассажиров такси базируются на парадигме свободы перемещения. Состояние экологических и других проблем современных мегаполисов предопределяют применение определенных императивов и ограничений в регулировании передвижения пассажиров на автомобильном транспорте. Поэтому основными категориями определенной автором дилеммы являются субъективные права и их ограничение в гражданско-правовом регулировании перевозок пассажиров такси.

Правоотношения из перевозок пассажиров такси включают три группы отношений: перевозки пассажиров такси транспортом общего пользования, который осуществляет перевозку пассажиров по определенному маршруту; индивидуальные пассажирские перевозки такси по предварительному

заказу транспортных средств с помощью средств дистанционной связи через информационно диспетчерскую службу; индивидуальные пассажирские перевозки такси без предварительного заказа.

Диссертант анализирует отношения, обосновывает существование субинститута перевозок пассажиров такси, устанавливает место договора перевозки пассажиров такси в системе договоров. Автор аргументирует, что договор имеет специфические признаки, которые характеризуются собственными правовыми особенностями и отнесенностью к определенным типам договоров, - договор перевозки как общая категория (ст. 908 ГК), - договор перевозки груза (ст. 909 ГК) и договор перевозки пассажира и багажа (ст. 910 ГК), - городские перевозки (транспортном общего пользования, то есть обычными рейсовыми автобусами и такси (ст. 915 ГК) - договор перевозок пассажиров маршрутными и индивидуальными такси. Договор перевозки пассажиров является консенсуальным, двусторонним, возмездным, публичным договором, договором о присоединении. Предметом договора перевозки пассажира такси являются действия перевозчика по предоставлению услуг перевозки маршрутными такси общего пользования, индивидуальных перевозок такси пассажирам.

Дана правовая характеристика сторон и других участников правоотношений перевозки такси. Правоотношения между перевозчиком и информационно-диспетчерским центром имеют характер комиссии.

В работе уделяется внимание особенностям заключения договора перевозки пассажиров такси. Момент заключения определяется посадкой пассажира в транспортное средство, а его форма является устной.

Анализируются вопросы, связанные с определением содержания договора перевозки пассажиров такси и особенности его исполнения. Условие о страховании пассажиров является существенным к обеспечению интересов пассажиров и должно быть закреплено в ГК Украины.

На основании анализа действующего законодательства и материалов судебной практики дана правовая характеристика последствий нарушения обязательств из перевозки пассажиров такси, определена типология нарушений, основания ответственности и освобождения от нее.

Диссертант аргументирует положение, что диспозитивное договорное регулирование ответственности по договору перевозки пассажиров такси является исключительно идеальной моделью правовой конструкции, поскольку большая часть договоров являются публичными договорами о присоединении.

В процессе исследования установлено, что ГК Украины, Правила предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта содержат права и обязанности сторон, но не содержат санкции за их нарушение. Предлагается на нормативном уровне установить соответствующие санкции.

Автором обоснованы и предложены научные теоретические и практические рекомендации, предложения совершенствования законодательного урегулирования отношений из договора перевозки пассажиров такси.

Ключевые слова: услуга, ответственность, договор перевозки пассажира такси, пассажир, перевозчик, сделка, соглашение, оферта, акцепт.

SUMMARY

Nechipurenko O.M. The civil legal adjusting of transportations of taxi. - Manuscript.

The dissertation is the receipt of scientific degree of candidate of juridical sciences on the speciality 12.00.03 is civil law and civil procedure; domestic law; international private law. - Odessa national juridical academia, Odessa, 2008.

The dissertation is the independent completed scientific labour, the first of complex research of problems of the civil legal adjusting of carrying passenger's taxi in Ukraine. The basis of analysis of current legislation of Ukraine, that regulates regards between carrying passengers of taxi, on the opinions of scientists-civilist, generalization and analysis of practice an application of norms, that regulate the legal relationships, the first in the theoretical analysis of agreement of carrying passengers taxi has done in Ukrainian juridical science, this concept of the proper legal relationships and agreement of carrying passengers taxi, is defined their legal nature, the place in the system of civil legal agreements.

There is legal description of the sides and other participants of legal relationships from carrying passenger's taxi.

There is define grounds of origin of obligations from carrying passenger's taxi and feature of conclusion of treaty, determination of his form.

There is made the analysis of maintenance of rights and duties of sides and features of implementation of agreement of carrying passenger's taxi.

On the basis of current legislation and materials of judicial practice is given legal description of consequences of neglect of duties from carrying passenger's taxi, define typology of violations, grounds of responsibility and liberation, from it.

The author is grounded and offered scientific theoretical and practical recommendations and suggestions relatively to perfection of legislative settlement of relations by agreement of carrying passenger's taxi.

Keywords: service, responsibility, agreement of transportation the passenger of taxi, passenger, ferryman, transaction, contract, offer, accept.